

**Fimmtudaginn 18. ágúst 1994 kl. 14:00**

**34. fundur samkeppnisráðs**

**Ákvörðun nr. 26/1994.**

**Kvörtun vegna samkeppnisstöðu Djúpbátsins hf.**

**I.**

**Erindið**

Með bréfi dags. 11. apríl 1993 barst Samkeppnisstofnun erindi frá Hreini Loftssyni, hrl., þar sem hann fer þess á leit fyrir hönd umbjóðanda síns, Eysteins Yngvasonar, að kannað verði hvort útgerð "Fagranessins" hafi gerst brotleg við ákvæði samkeppnislaga og að samkeppnisyfirvöld grípi til viðeigandi ráðstafana.

Samkeppnisstofnun óskaði eftir athugasemdum og skýringum Djúpbátsins hf., útgerðaraðila "Fagranessins", með bréfi dags. 13. maí 1994 og barst svar frá stjórn Djúpbátsins hf. dags. 20. maí s.á. Jafnframt var óskað eftir kostnaðarútreikningum frá Eysteini Yngvasyni og bárust þeir með bréfi dags. 4. júlí 1994. Að þessu loknu tók Samkeppnisstofnun saman greinargerð um málið dags. 11. júlí sl. og sendi aðilum málsins til skoðunar. Athugasemdir bárust frá Djúpbátinum hf. með bréfi dags. 27. júlí og frá lögmanni Eysteins Yngvasonar með bréfi dags. 29. júlí 1994. Samkeppnisráð hefur kynnt sér röksemdir aðila og önnur gögn málsins.

**II.**

**Málavextir**

Lögmaðurinn lýsir málavöxtum á þá leið að umbjóðandi hans, Eysteinn Yngvason, eigi það skip sem áður var Breiðafjarðarferjan Baldur. Skip hans, sem nú ber heitið "Árnes", fór í siglingu til austurstrandar Grænlands vegna flutninga á olíutunnum í ágúst 1990 (sex daga ferð) gegn u.þ.b. 2,4 m.kr. greiðslu. Umbjóðanda hans var þá tjáð þegar gefnar voru upp kostnaðartölur að um væri að ræða lægri upphæð en útgerð "Fagranessins" hafi verið greitt fyrir sams konar ferð árið áður. Ári síðar stóð til að fara aðra ferð en þá bar svo við að Eysteini Yngvasyni var tjáð að "Fagranesið" byði ferðina á u.þ.b. 1,2 m.kr. og treysti hann sér ekki til að bjóða lægra verð.

Skömmu eftir síðustu áramót var Flugfélag Norðurlands í sambandi við Eystein Yngvason, f.h. danskra aðila, og óskaði eftir tilboði í flutninga á 200-300

eldsneytistunnum til austurstandar Grænlands. Var gert ráð fyrir 10-12 daga ferð og stærri áhöfn en áður. Á síðari stigum komu fram upplýsingar frá Eysteini Yngvasyni þess efnis að tilboð hans var miðað við 7 daga ferð (4 dagar í siglingu, 3 dagar í bið). Beðið var um tilboð í tvo verkþætti, þ.e. fyrir skipið á siglingu eða í vinnu annars vegar og fyrir skipið í bið hins vegar. Bauð Eysteinn 6 þús USD á sólarhring fyrir fyrri verkþáttinn en 4 þús USD fyrir seinni verkþáttinn, sem að sögn lögmanns Eysteins Yngvasonar var talið eðlilegt með tilliti til flutninganna og aðstæðna tengdum þeim. Að auki var gert ráð fyrir sólarhringsgjaldi pr. farþega 60 USD á sólarhring. Samanlagt hljóðaði tilboðið því á um USD 36.840.- eða kr. 2.546.749.- miðað við gengi dollars 30.6. 1994. Hins vegar var Eysteinn upplýstur um það skömmu eftir tilboðsgerð að útgerð "Fagranessins" hafi boðið mun lægra verð í verkið.

Lögmaður Eysteins Yngvasonar bendir á að "Fagranesið" sé mun stærra skip en "Árnesið" og telur útilokað að unnt sé að bjóða lægra verð en umbjóðandi hans nema vegna þess að útgerðin nýtur verulegra ríkisstyrkja vegna siglinga "Fagranessins" um Ísafjarðardjúp. Umbjóðanda hans sé ómögulegt að bjóða lægra verð en það sem hann telur "Fagranesið" hafi boðið fyrir verkið. Hér virðist því að mati lögmannsins vera um að ræða háttsemi sem stríðir gegn ákvæðum samkeppnislaga nr. 8/1993, t.d. 2. mgr. 14. gr. og 20. gr. laganna.

[...]<sup>1</sup>

Í svari stjórnar Djúpbátsins hf. kemur fram að stjórn félagsins er ekki kunnugt um að óeðlilega hafi verið að tilboðsgerð staðið. Um mismun milli tilboða sé stjórninni ekki kunnugt en vekur athygli á að tilboð Djúpbátsins hf. miðist við 9 daga en tilboð umbjóðanda Hreins Loftssonar hrl. miðist við 10-12 daga ferð. Hér er því við að bæta að á síðari stigum kom fram að síðarnefnda tilboðið miðast við 7 daga ferð.

[...]<sup>2</sup>

### III.

#### Niðurstöður

##### 1.

Samkeppnislögin nr. 8/1993 gengu í gildi 1. mars 1993. Því verður hér ekki fjallað um eða tekin afstaða til þess hvort eðlilega hafi verið staðið að tilboðum í flutninga milli Íslands og austurstrandar Grænlands fyrir gildistöku laganna.

Af gögnum málsins verður ráðið að upphæð tilboðs Djúpbátsins hf. vegna ferðarinnar í ágústmánuði, sem miðast við níu daga ferð, er lítilega hærri en sú upphæð sem kostnaðarútreikningar Eysteins Yngvasonar gera ráð fyrir miðað við sjö daga ferð. Ef

<sup>1</sup> Fellt út vegna trúnaðar.

<sup>2</sup> Fellt út vegna trúnaðar.

tilboðin eru borin saman út frá hliðstæðum forsendum kemur í ljós að tilboð Djúpbátsins hf. er all nokkru lægra en tilboð Eysteins. Hins vegar liggur ekki fyrir að tilboð Djúpbátsins hf. sé undir kostnaðarverði. Er því ekki ástæða til íhlutunar samkeppnisráðs á grundvelli 17. eða 20. gr. samkeppnislaga.

## 2.

Samkvæmt upplýsingum stjórnar Djúpbátsins hf. er félagið hlutafélag sem ríkissjóður á enga beina hlutdeild að. Eigendur eru sveitarfélög, fyrirtæki og einstaklingar á norðanverðum Vestfjörðum. Félagið var stofnað á árinu 1943 til að annast flutninga í áætlunarferðum með farþega, vörur og póst um norðanverða Vestfirði. Fyrirtækið hefur um áratuga skeið séð um samgönguþjónustu við eyjarnar í Ísafjarðardjúpi og þá staði í Djúpinu sem erfitt hefur verið að þjóna með öðrum hætti. Þessi þjónustubáttur er styrktur af ríkissjóði. Jafnframt þessari þjónustu hefur Djúpbáturinn hf. tekið að sér aukaverkefni. Fram kemur í bréfi stjórnar félagsins að þess hafi verið gætt að aukaverkefni gefi af sér framlegð þannig að þau minnki þörfina fyrir ríkisstyrk vegna áætlunarsiglinga.

Djúpbáturinn hf. nýtur rekstrarstyrkja frá ríkissjóði, sem námu kr. 19.100.000.- vegna rekstrar árið 1993 og kr. 2.117.174.- vegna vaxta. Tekjur af flutningum námu kr. 11.712.478.- og aðrar tekjur kr. 600.000.- Samtals voru rekstrartekjur því kr. 33.529.653.- og var ríkisstyrkur 63% af þeirri upphæð. Áætlun fyrir árið 1994 gerir ráð fyrir mjög svipaðri fjárhæð og skiptingu tekna vegna ríkisstyrks og annarra tekna.

Fyrir liggur samkvæmt framansögðu að rekstrarstyrkir úr ríkissjóði nema u.þ.b. 2/3 hlutum af rekstrartekjum Djúpbátsins hf. Þetta hlutfall rekstrarstyrkja af heildarrekstrartekjum hefur í grófum dráttum verið svipað a.m.k. frá árinu 1990 og virðist forsenda þess að unnt sé að reka Fagranesið.

Jafnframt rekstrarstyrkjum hefur ríkissjóður lagt fram stofnstyrki fyrir eitt ár í senn til að aðstoða við kaup á samgöngutæki en ekki er víska um framhaldið. Nýleg skipakaup félagsins voru fjármögnuð með láni með ríkisábyrgð. Samkvæmt níu mánaða uppgjöri árið 1993 var stofnstyrkur vegna afborgunar langtímaláns færður á eigið fé kr. 5.194.214.- Skattalegar skyldur félagsins eru eins og hjá öðrum íslenskum hlutafélögum. Fyrirtækið hefur ekki aðgreint í bókhaldi sínu rekstrarkostnað vegna áætlunarferða annars vegar og aukaferða hins vegar. Liggur því ekki ljóst fyrir hver afkoma Djúpbátsins hf. er af þeim aukaferðum sem reknar eru í samkeppni við aðra.

Eins og áður sagði nýtur Djúpbáturinn hf. umtalsverðra ríkisstyrkja vegna vegna þjónustu sinnar við hinar dreifðu byggðir við Ísafjarðardjúp. Jafnframt nýtur fyrirtækið stofnstyrkja úr ríkissjóði. Hér er því um að ræða fyrirtæki sem nýtur verndar í skilningi 2. mgr. 14. gr. samkeppnislaga nr. 8/1993. Samkvæmt lokamálslið 2. mgr. 14. gr. skal þess gætt að samkeppnisrekstur sé ekki niðurgreiddur m.a. af verndaðri starfsemi.

Telja verður að hinum háu rekstrarstyrkjum úr ríkissjóði, svo og stofnstyrkjum, fylgi skyldur umfram þær sem lagðar eru á fyrirtæki í hreinum samkeppnisrekstri. Það er því eðlileg krafa að fyrirtæki á borð við Djúpbátinn hf. geti með óyggjandi hætti sýnt fram á að samkeppnisrekstur standi undir sér. Í því sambandi nægir ekki að tekjur af samkeppnisrekstri standi undir breytilegum kostnaði heldur þurfa þær einnig að standa undir eðlilegum hluta af öðrum kostnaði við rekstur og fjármunamyndun Djúpbátsins hf.

#### IV.

#### Ákvörðunarorð

**"Til að taka af allan vafa um að aukaferðir Djúpbátsins hf. eða önnur þjónusta sem rekin er í frjálstri samkeppni sé ekki greidd niður með tekjum af verndaðri starfsemi fyrirtækisins mælir samkeppnisráð, með vísan til 2. mgr. 14. gr. samkeppnislaga nr. 8/1993, sbr. 1. gr. sömu laga, fyrir um fjárhagslegan aðskilnað samkeppnisrekstrar og þess hluta af rekstri Djúpbátsins hf. sem nýtur verndar í formi ríkisstyrkja."**